

UN ANÁLISIS SOBRE TRAFALGAR

Agustín Ramón Rodríguez González
Académico correspondiente de la Real Academia de la Historia

Para mejor comprender y valorar lo sucedido en el gran combate naval que cierra el largo enfrentamiento anglo y franco-español por el dominio de los mares en el siglo XVIII, es conveniente referirse, si bien sea de forma somera, a los orígenes y causas de la guerra y al desarrollo de la larga y compleja campaña naval cuyo epílogo fue la famosa batalla.

Una alianza indeseada

Como es bien sabido, y de forma sorprendente, la España de Carlos IV, tras ser derrotada por la Francia revolucionaria en la famosa “Guerra de los Pirineos”, se alió con ella por el Tratado llamado de San Ildefonso de 1796.

Era claramente una alianza contra natura, al figurar en ella nada menos que los Borbones españoles y los revolucionarios franceses que habían depuesto y guillotinado a Luis XVI, también un Borbón, y por ello, los gobernantes españoles de entonces, entre ellos especialmente Manuel Godoy, han sido criticados muy duramente desde entonces.

Pero, y sin pretender dar la razón a Godoy, las cosas no estaban tan claras como pueda parecernos y las cuestiones eran mucho más complejas: la monarquía de Carlos IV se hallaba virtualmente entre la espada y la pared, pues precisaba de la tradicional alianza francesa para nivelar el poder naval británico y así evitar sus aspiraciones tradicionales sobre el vasto imperio ultramarino español y sobre su comercio. La Real Armada no podía enfrentarse en solitario a la “Royal Navy”. Pero tampoco el Real Ejército podía enfrentarse por tierra a los ejércitos revolucionarios franceses, como acababa de demostrar la Guerra de los Pirineos, y el apoyo terrestre británico en ese caso sería absolutamente insuficiente.

La alternativa era pues, o alianza con Gran Bretaña, lo que implicaría la invasión francesa y la quiebra del régimen, por el que los revolucionarios de París no tenían ningún aprecio y que planeaban derribar en un plazo indeterminado, o la alianza con Francia, que salvaría al régimen y tal vez fuera bastante para preservar el imperio y el comercio. En esa disyuntiva, se optó por la alianza francesa, aunque pronto se pudo ver que las exigencias de la Convención y luego del Directorio y del Consulado, los sucesivos gobiernos

franceses antes del establecimiento del Imperio napoleónico en 1804, eran tan crecientes como insufribles, mientras que utilizaban continuamente el chantaje de la amenaza de una invasión para conseguir sus propósitos.

La guerra, de 1796 a 1802, fecha de la Paz de Amiens, resultó muy desfavorable pues perdimos Menorca (luego recuperada por negociación) y la isla de Trinidad en América casi sin combatir (muestra de la profunda perplejidad de buena parte de la sociedad española, que no entendía aquella alianza y aquella guerra), así como la Luisiana, con Nueva Orleans que hubo que ceder a Francia en compensación por sus pérdidas.

En el capítulo naval, se produjo la derrota de cabo San Vicente, donde por el mal mando de los dos jefes superiores españoles: Córdova y Morales de los Ríos, nuestra escuadra, pese a ser superior en número a la británica, perdió cuatro navíos apresados. Otros cuatro navíos se perdieron en la capitulación de Trinidad y dos más por accidente, los hermosos tres puentes “Real Carlos” y “San Hermenegildo” al cañonearse y abordarse por error en un combate nocturno en el Estrecho de Gibraltar. En combates parciales se perdieron doce fragatas, en general muy inferiores a las enemigas en artillería, y utilizadas por entonces básicamente como transportes.

Sin embargo, no todo fueron derrotas, pues los españoles se anotaron la muy meritoria de la defensa de Cádiz por las cañoneras de Mazarredo; la defensa de Santa Cruz de Tenerife, donde el propio Nelson fue derrotado y perdió su brazo derecho; la menos conocida, pero más importante militarmente por el número de fuerzas implicadas de San Juan de Puerto Rico; y el rechazo de la intentona británica sobre Ferrol entre otras.

El saldo total no fue, por ello, tan negro como pudiera parecer, y los 10 navíos y 12 fragatas perdidas adquieren otro significado si se recuerda que por los mismos años los franceses habían perdido nada menos que 25 navíos y 50 fragatas (que se unían a los 33 y 31 fragatas perdidos desde el comienzo de las guerras revolucionarias) y los holandeses otros 24 navíos y 19 fragatas.

Aquellas desastrosas pérdidas francesas hicieron que su gobierno presionara al español para que le entregara en parcial compensación varios navíos, lo que se hizo en número de siete unidades, que así se restaron de las listas de la Real Armada.

Por otra parte, la situación de la Real Hacienda de Carlos IV era tal, que desde 1798 no se volvió a entregar ningún navío a la Armada, que entre pérdidas en combate, cesiones a los franceses y las naturales bajas por accidente u obsolescencia de buques que había que retirar, empezó a ver drásticamente recortada su fuerza.

Esa insuficiencia económica se dejó traslucir en otros aspectos: no se pagaba adecuadamente (a veces nada en absoluto) a los marineros y a la maestranza de los arsenales, con lo que pronto resultó imposible reclutar hombres experimentados, y reformas y mejoras en el armamento tuvieron que retrasarse. La moral con todo ello no hizo sino resentirse.

Así que en España, la Paz de Amiens en 1802 fue recibida por todos con verdadero alivio, esperando que fuese larga y que permitiera a la monarquía restablecerse de sus reveses y enormes gastos de casi diez años de guerra prácticamente ininterrumpida y adversa, primero contra los revolucionarios franceses y luego aliados con ellos.

Pero ni Francia ni Gran Bretaña iban a dejar que las cosas siguieran así mucho tiempo.

Una guerra impuesta

Pronto las dos potencias se enzarzaron en una nueva guerra que sólo terminaría ya en 1815, con la caída definitiva de Napoleón y de su régimen.

En un primer momento, los gobernantes españoles consiguieron eludir las reclamaciones de alianza de Francia, contentándose Napoleón con el pago de un subsidio de seis millones mensuales para ayudar a su esfuerzo de guerra, y la acogida, reparación y mantenimiento en puertos españoles (los tres departamentales) de los buques franceses que se vieran obligados a entrar en ellos por cualquier circunstancia, aparte de ventajas comerciales a los productos franceses.

Parecía un módico precio por librarse de la intervención en la guerra, y Godoy estaba más que dispuesto a pagarlo, mientras reforzaba en lo posible el Real Ejército para paliar el peligro de una posible injerencia francesa, dejándose relegada en el capítulo presupuestario a la Real Armada.

Pero Gran Bretaña no estaba dispuesta a dejar pasar así las cosas: primero protestó diplomáticamente, y al no ser atendida, optó por la condenable táctica de atacar a los buques españoles donde quiera que los hallara y sin previa declaración de guerra.

Aparte de detenciones y registros irregulares pero incruentos, el primer chispazo tuvo lugar el 31-XII-1803, cuando la corbeta correo "Urquijo", con sólo 18 pequeños cañones de a 6 libras fue atacada y apresada por la fragata "Eolus" de 44 cañones de a 18 y carronadas de a 32 en aguas de Santo Domingo. El combate no tuvo color dada la disparidad de fuerzas, rindiéndose la española con 15 muertos (entre ellos su comandante) y 20 heridos, tras dos horas y media de lucha, para luego ser llevada a Jamaica, completamente desvalijada y finalmente puesta en libertad, pues los dos países estaban en paz y la agresión y la presa eran enteramente ilegales. La incalificable versión británica era que la pequeña corbeta-correo había atacado a la poderosa fragata sin provocación alguna y cuando ésta simplemente trataba de reconocerla.

En los meses siguientes siguieron los apresamientos y detenciones de buques mercantes españoles e incluso alguno de guerra, siendo el caso más indignante el de la goleta "Extremeña" de la Armada, que realizaba tareas hidrográficas en la costa chilena, y a la que se comandante ordenó incendiar

para evitar cayera apresada, perdiéndose así sin motivo ni justificación algunos toda la valiosísima documentación y cartografía que llevaba el buque científico.

Pero lo peor estaba aún por llegar.

El día de la infamia

El 9-VIII-1804 zarpó de Montevideo una escuadrilla de cuatro fragatas españolas, las “Medea”, “Fama”, “Mercedes” y “Clara”, con insignia en la primera de don José Bustamante y Guerra. Encontrándose en plena paz, los buques fueron cargados hasta las bordas con productos coloniales como lana de vicuña, cascarilla, cueros, lingotes de cobre y plata y otras mercancías, así como pasajeros civiles.

Tras una feliz travesía, sólo ennegrecida por la aparición de unas fiebres, comunes en tales viajes, los cuatro buques dieron vista a la costa de Cabo Santa María el 5 de octubre, con la natural alegría. Pero el gobierno inglés creía, por sus informes, que aquellos buques traían una buena cantidad de dinero, y ordenó a otra escuadrilla de fragatas, al mando del comodoro Moore, que las interceptara y apresara.

Los buques ingleses eran mucho más poderosos teóricamente que los españoles, su insignia, la “Indefatigable” era un navío rebajado (al que se le había quitado uno de sus puentes) y llevaba 46 piezas, la “Lively” 50, la “Amphion” 46 y la “Meduse” 42, mientras que en las españolas sólo la insignia “Medea” era de 40 y de a 34 las demás. Por otro lado, los cañones británicos eran de a 24 en la capitana y de a 18 en las restantes, con carronadas de a 42 y de a 32, mientras que las españolas no llevaban carronadas, solo la “Medea” llevaba piezas de a 18 y el resto de a 12. Incluso es muy dudoso que llevaran toda su artillería montada, pues era habitual desembarcarla parcialmente en tiempos de paz para dejar más sitio a la carga y pasaje en una larga travesía. En cualquier caso, ni estaban preparadas para combatir, ni podían hacerlo sin mucha dificultad por el engorro de fardos y paquetes, por no hablar de los asustados civiles.

Moore comunicó con Bustamante y le ordenó que se rindiera, éste, tras consultar con sus oficiales se negó a semejante atropello y comenzó el “combate”, que terminó al poco con la voladura de la “Mercedes” y la rendición de las otras tres. El total de bajas fue de 269 muertos y 80 heridos entre los españoles (la mayoría en la “Mercedes”) y sólo dos muertos y siete heridos entre los británicos, lo que muestra claramente la indefensión de las españolas, que sólo se batieron por dignidad.

Las tres fragatas apresadas, con sus dotaciones y pasaje, fueron conducidas a Inglaterra, siendo allí sometidos a cuarentena, pues ya sabemos que además tenían epidemia a bordo. Con el tiempo, las personas fueron liberadas y repatriadas, pero los buques, mercancías y dinero quedaron allí.

Justo es reconocer que muchas voces se alzaron en la misma Inglaterra contra tal atropello en tiempos de paz, editándose hasta pasquines y folletos calificando los hechos de piratería, como eran en realidad. Pero nada se consiguió, salvo el reintegro de los ahorros de soldados y marineros, pues ese era casi todo el dinero que transportaban las fragatas.

En nuestros días, parece que las cosas han empeorado al respecto, pues novelistas y hasta historiadores anglosajones pintan tales hechos como grandes hazañas sólo explicables por la destreza y valor de los marinos británicos. Nada se dice de las circunstancias del caso, y si se aventura que fue en tiempos de paz, todo se explica como una hábil y previsora respuesta a los odiados españoles, capaces de cualquier perfidia y a los que, por tanto, no cabe aplicar principios éticos, morales o del más elemental derecho.

Y lo peor de toda esta inmundicia es que muchos españoles de hoy leen tales cosas con gusto y hasta se lo creen.

Lo cierto es que los hechos sólo se distinguen del ataque japonés a Pearl Harbour en la Segunda Guerra Mundial, por el tamaño de la agresión, no por su justificación. Y es duro pero justo recordar que la declaración de guerra japonesa sólo se retrasó algunas horas tras el ataque, y de forma accidental, mientras que Gran Bretaña y España sólo se declararon la guerra casi exactamente dos meses después, el 12 de diciembre. En resumen: éste fue también otro “día de la infamia”, como todavía llaman los estadounidenses al del ataque japonés sobre su base hawaiana.

Y aún tuvieron que caer algunas otras fragatas en agresiones antes de dicha declaración: la “Matilde” por el navío “Donegal” y la fragata “Medusa”, la “Anfitrite” por el mismo navío, y la “Gertrudis” por el navío “Polyphemus” y la “Lively”. Como se ve, siempre ante fuerzas muy superiores, y con carga para América.

Al final, entre las injustificables agresiones británicas y las continuas presiones francesas, al gobierno español sólo le quedó el remedio de ir a una guerra que no deseaba y sin objetivos propios.

Por imposiciones de unos y de otros, España por fin entraba en guerra. Y pese a los recientes reveses, las cesiones de buques a Francia y el parón en nuestros arsenales, la Real Armada aún era la tercera potencia naval del mundo, con sus 51 navíos y 30 fragatas, a corta distancia de la francesa. Faltaba ver el uso que Napoleón pensaba dar a tan importante fuerza aliada a las suyas.

La alianza y los planes

El 4 de enero de 1805 se firmaba el tratado de alianza entre españoles y franceses por los que los primeros se obligaban a armar y tener dispuestos con víveres, municiones y pertrechos para una campaña de seis meses un máximo de 29 navíos y un mínimo de 25, con las correspondientes fragatas y tropas de desembarco en Ferrol, Cádiz y Cartagena.

El balance de fuerzas era netamente favorable a Gran Bretaña, que en julio de aquel año tenía en servicio nada menos que 132 navíos, desde los grandes tres puentes a los pequeños de 50 cañones, otros 28 más estaban en reparaciones y podían incorporarse en breve plazo, 16 más estaban en construcción, 31 estaban sin movilizar y 16 en la antesala del desguace. Y a esa inmensa fuerza había que añadir 133 fragatas y un número mucho mayor de corbetas, bergantines y goletas, aparte de los corsarios armados. Y ya sabemos que las fuerzas navales francesas no eran muy superiores a las españolas, aunque ellos movilizaron la casi totalidad de sus buques disponibles y no sólo una parte, como los españoles.

La misión era prácticamente imposible, pues la superioridad numérica británica era de dos a uno en navíos movilizados y aún mayor en unidades ligeras, y sólo el intenso deseo de Napoleón de invadir Inglaterra con su “Gran Armeé” y dar jaque mate a su más tenaz enemigo, explica que se intentara con tan desfavorable balance de fuerzas.

Resultaría tedioso y confundiría al lector dar cuenta de los sucesivos planes de Napoleón para lograr su ambiciosa y poco realista meta, así que sólo mencionaremos el último: la principal escuadra francesa, con 21 navíos, estaba en Brest, bloqueada por 33 navíos al mando de Cornwallis, que también vigilaba Rochefort, donde estaba otra división francesa al mando de Missiesy con seis navíos. El vital paso del Canal de la Mancha estaba guardado por Keith con 21 navíos y otras muchas embarcaciones menores, vigilando al gran ejército francés acantonado en las playas de Boulogne y alrededores, sólo aguardando que su escuadra les franqueara el paso, para atravesar el Canal y desembarcar en las costas inglesas.

En Tolón, y al mando de Villeneuve, había otros doce navíos y varias fragatas, vigilado por Nelson, y en Cádiz había un navío francés y otra división en Ferrol.

El plan de Napoleón, como hemos dicho, y tras sucesivos cambios, era que Villeneuve saliera de Tolón, recogiera en Cádiz al navío francés allí refugiado y a los españoles que estuvieran listos, y pusiera rumbo al Caribe, a la colonia francesa de la Martinica. Allí se le reunirían Missiesy desde Rochefort y Ganteaume desde Brest, quien habría recogido de paso a los navíos franceses de Ferrol y a los españoles allí armados.

Concentradas en el Caribe las escuadras francesas y españolas, iniciarían allí ataques contra las posesiones británicas, atrayendo a aquellas aguas a las diversas escuadras británicas. Conseguido ésto, la escuadra aliada volvería rápidamente a aguas europeas, mientras las escuadras británicas aún iban hacia el Caribe o les buscaban por aquellas aguas, dejando desguarnecido o con poca vigilancia el Canal de la Mancha.

Los aliados, al mando de Ganteaume llegarían con unos cuarenta o cincuenta navíos al Canal y barrerían cualquier resistencia, con lo que el ejército francés de invasión podría atravesarlo e invadir Inglaterra.

El plan en sí no era malo, pero Napoleón desconocía aspectos fundamentales de la navegación y de la estrategia naval y tampoco se dejó aconsejar por sus almirantes, en los que no tenía demasiada confianza y a los que no dejaba iniciativa. Pero pretender dirigir y coordinar tan amplia y compleja operación con los medios de la época y a lo largo de tan grandes distancias, sin poder prever decenas de imprevistos que podían echar a pique todo el plan era algo poco realista. Y, sin embargo, como veremos, estuvo muy cerca de alcanzar el éxito, pese a los errores e indecisiones de Villeneuve, al que una cadena de acontecimientos le hicieron estar al frente de toda la operación, cosa no planeada.

La doble travesía y el Caribe

Missiessy fue el primero en zarpar, el 10 de enero de 1805, saliendo de Rochefort con 5 navíos y 3 fragatas y haciendo rumbo hacia el Caribe, conduciendo una división de desembarco de unos 3.400 hombres. Allí esperó inútilmente a Ganteaume y Villeneuve, y falto de instrucciones volvió a Rochefort, donde llegó el 20 de mayo. El plan había fallado parcialmente, lo que provocó las iras de Napoleón, pero, al menos, la escuadra de Alexander Cochrane (no confundir con el famoso Thomas) con 6 navíos le había seguido hasta aguas americanas.

Ganteaume no había podido salir de Brest por los vientos contrarios y la estrecha vigilancia de Cornwallis, en cuanto a Villeneuve, si consiguió salir de Tolón, pero una tempestad le hizo volver a puerto. Nelson, que le bloqueaba, quedó completamente confundido, buscando a su enemigo hasta en Alejandría. Villeneuve, que había aceptado el mando a regañadientes y por influencia de su amigo Decrés, ministro de Marina, y a quien todo le parecía mal: sus hombres, sus buques y el plan, tuvo al menos la satisfacción de que dos de sus fragatas, separadas de su escuadra por el temporal, apresaran a la "Arrow" de 28 cañones y a las corbetas "Acheron" y "Arthur".

Tras reparar sus averías y reincorporar las dos fragatas, Villeneuve salió de nuevo de Tolón, de nuevo ante la confusión de Nelson que lo buscó nada menos que en aguas de Cerdeña. El almirante francés mandaba una escuadra de 11 navíos, cuatro fragatas y dos bergantines con un cuerpo de desembarco de tres mil hombres al mando del general Reille.

A toda vela Villeneuve pasó por Cartagena, donde se armaban 6 navíos españoles al mando de don José Justo Salcedo que ni estaban listos para incorporársele ni tenían órdenes para ello, por lo que el francés, tras una estancia de apenas ocho horas, siguió hasta Cádiz.

En el Estrecho avistó la escuadra de Orde, con sólo 5 navíos, aparte de fragatas y menores, pero considerando que su misión era más importante que destruir una escuadra tan inferior, Villeneuve fondeó en Cádiz donde don Federico Gravina estaba preparando la expedición española, que de momento,

constaba sólo de seis navíos listos: los “Argonauta” (insignia), “América”, “Firme”, “San Rafael”, “Terrible” y “España”, aparte de la fragata “Magdalena” y del navío francés “Aigle”. Los buques españoles conducían también una fuerza de desembarco de 2.127 soldados al mando de don Juan Curten.

Villeneuve no quiso esperar a que se alistaran más navíos españoles y ordenó zarpar a las tres de la madrugada del 10 de abril, dejando atrás incluso a cuatro navíos españoles que no pudieron salir de puerto a tiempo, y sólo con Gravina en su “Argonauta” y el “América”. Los otros cuatro navíos quedaron al mando de don Francisco Gómez de Mondragón, el comandante más antiguo, con órdenes de Gravina de seguir su estela.

Aquello era una decisión equivocada de Villeneuve, pues los retrasados cuatro navíos españoles podían ser presa fácil para Orde o para Nelson, que por fin se dirigía hacia el Estrecho. Afortunadamente los españoles no corrieron ningún peligro real e incluso se apuntaron dos modestos éxitos a la altura de Madeira al apresar y barrenar dos corsarios enemigos de 12 cañones: el llamado “Lord Nelson” y el “Anguila”. Por su parte, las fragatas francesas se apoderaron de la corbeta “Cyane” de 26 cañones.

Llegados a la Martinica y reagrupada la escuadra, Villeneuve pronto supo que Missiessy había ya regresado y decidió esperar a Ganteaume. Pero los mandos franceses del Caribe y el propio Gravina le insistían en que aprovechara el viaje para atacar las posesiones inglesas en el Caribe y atraer así aún más eficazmente a las escuadras británicas.

Al fin el almirante francés cedió y ordenó la toma del islote del Diamante, que vigilaba la boca de Fort de France, operación que se puso al mando del francés Cosmao y en la que intervinieron los botes de la escuadra española al mando de don Rosendo Porlier, desembarcando bajo el fuego enemigo y tomando cinco cañones, sufriendo sólo la baja de un desaparecido y 9 heridos. Los franceses tuvieron 12 muertos y 24 heridos, y consiguieron la rendición de los 200 defensores el 2 de junio.

Al mismo tiempo llegaba de Francia una fragata con importantes noticias y órdenes: Ganteaume seguía sin poder salir de Brest, a Villeneuve se le unirían otros dos navíos al mando del contralmirante Magon con 850 hombres más de desembarco, y debía esperar 35 días más a Ganteaume, aprovechando el plazo para reforzar con sus tropas las guarniciones francesas de las islas y atacar las posesiones inglesas.

Pero lo más importante era que, desconfiando de que Ganteaume pudiera salir de Brest, Napoleón le decía a Villeneuve que debía seguir solo la operación (ahora ya tenía veinte navíos) volver a Europa, desbloquear Ferrol e incorporar los buques franceses y españoles allí fondeados (con los que sumaría ya una treintena) seguir hacia Rochefort y Brest desbloqueando las escuadras francesas allí situadas e incorporándolas a su escuadra, para al final, y al mando de unos sesenta navíos, poner rumbo a Boulogne, consiguiendo el control del Canal de la Mancha y contactando con el emperador y su ejército.

La escuadra de Villeneuve sería ahora la principal y ella sería la que conseguiría la deseada concentración, y a él le estaría confiado el mando supremo. Pero a Villeneuve la tarea le parecía excesiva para su capacidad y no la deseaba.

En cualquier caso, se decidió por fin a atacar en serio las posesiones inglesas, ordenando zarpar hacia la Barbada (aunque los españoles hubieran preferido recuperar Trinidad) el 5 de junio.

El 8 de junio la escuadra se topó con un convoy inglés de 15 mercantes, cargados con los típicos productos de la zona, entonces de gran valor, como ron, azúcar, café y algodón. Estaban escoltados por una fragata, la “Barbada”, insignia del comodoro Nourse y una goleta, que se escabulleron a toda vela sin combatir, dejando que todos los mercantes, salvo uno, fueran apresados por las dos fragatas francesas de vanguardia y por el “Argonauta” de Gravina, que estuvo muy afortunado.

Del interrogatorio de los prisioneros se supo que Nelson había cruzado el Atlántico en seguimiento de Villeneuve con 10 navíos y que acababa de llegar y reforzarse con dos de los navíos de Cochrane (los otros cuatro habían ido a defender Jamaica de un posible ataque). Pese a tener el “Victory” con él y algún otro tres puentes (que no había en la escuadra aliada) Nelson con sus 12 navíos era muy inferior a Villeneuve con sus 14 franceses y 6 españoles.

Pero el almirante francés pensó razonadamente que, con Nelson vigilándole, las operaciones contra las posesiones británicas serían imposibles, que ya no tenía sentido esperar más a Ganteaume, aparte de que se consumirían víveres y aguada, los navíos se resentirían de la larga navegación y las dotaciones del clima tropical y sus enfermedades epidémicas. Por todo ello, y de acuerdo con Gravina, decidió seguir con el plan adelante. Aunque Napoleón se quejó de que Villeneuve podía haber aprovechado mejor el tiempo de estancia en aquellas aguas, consideró finalmente que la decisión de volver rápidamente era la más adecuada.

De nuevo la decisión de zarpar de Villeneuve fue tan apresurada, que se dejó dos fragatas atrás: la “Magdalena” española y la “President” francesa, que volvieron juntas de forma independiente, recalando sobre Santander.

El grueso de la escuadra aún se apuntó un éxito más en el viaje de vuelta al apresar y destruir dos corsarios británicos y recuperar la fragata mercante española “Minerva”, procedente del Perú y con rica carga.

Pero en su remontada hasta el paralelo de Ferrol, Villeneuve encontró vientos contrarios que le retrasaron unos días. Por su parte, Nelson, de nuevo con retraso y tras dar algunos palos de ciego, volvió a cruzar el Atlántico con rumbo a San Vicente, creyendo que sus enemigos irían al Estrecho de Gibraltar. Sin embargo envió un bergantín con noticias hacia el norte, y este buque avistó a la escuadra de Villeneuve y pudo comunicar la noticia al Almirantazgo, que pudo así reforzar con cinco navíos la escuadra que, al mando de Calder, bloqueaba las costas gallegas.

El combate de Finisterre

Calder reunía así quince navíos, un total inferior a los veinte hispano-franceses, aunque los británicos tenían la ventaja de contar entre los suyos con cuatro de tres puentes contra ninguno de los aliados, que, sin embargo, tenían seis de 80 contra uno sólo los británicos. El resto de los navíos de ambas escuadras era de a 74 y 64 cañones. En cuanto a fragatas, había nada menos que siete francesas por sólo dos británicas.

El 22 de julio ambas escuadras se avistaron mutuamente, en un día gris y velado por la niebla, con los ingleses a sotavento. Pese a ello, y una vez formadas en línea ambas escuadras, la británica viró hacia la retaguardia aliada con el evidente fin de envolverla, es decir: pese a su peor situación e inferioridad, se dispusieron al ataque.

La maniobra inglesa hubiera tenido éxito ante la pasividad de Villeneuve, de no ser porque Gravina, que ya había calado suficientemente al personaje, y que con sus seis navíos encabezaba la línea aliada, mandó virar sin órdenes cruzando la "T" a los atacantes, frustrando su maniobra y obligándolos a un combate en líneas paralelas a media distancia, donde la superioridad numérica aliada pronto se debería hacer notar.

En efecto: el navío-guía británico, el "Hero", salió de la línea tras las primeras descargas y otro más, el "Dragon", no había podido incorporarse a ella, por lo que los veinte navíos aliados combatían con trece británicos.

Es más, y en esa disposición, el contralmirante francés jefe de la retaguardia, Magon, informó a Villeneuve que sus navíos no combatían por no tener enemigo delante.

Para cualquier otro que no fuera Villeneuve, la indirecta estaba clara: los seis últimos navíos franceses debían forzar vela y arribando sobre la retaguardia inglesa podrían envolverla y destruirla, decidiendo así el combate que acabaría con una completa derrota británica.

Pero Villeneuve nada hizo, pese a que los generales de las tropas de desembarco le insistieron en que pasara al ataque, y así, casi la mitad de los buques franceses apenas hicieron un tiro en el combate mientras recaía todo el peso de la lucha en los seis españoles. Lo curioso es que Villeneuve había dado unas instrucciones en caso de combate al salir de Tolón que insistían en el abordaje como medio ideal de imponerse a los británicos, cuyas dotaciones eran menores y cuya artillería era superior a la francesa por las carronadas.

Al final sucedió algo inevitable: los dos últimos navíos españoles, el "Firme" y el "San Rafael", averiados y con el aparejo destrozado, se salieron de la línea y arribaron sin control hacia la formación inglesa. De nuevo los mandos franceses instaron a Villeneuve a cerrar distancias y Cosmao, con el "Plutón" viró para ayudarles. Era el momento de hacer intervenir a la inútil retaguardia, y si antes parecía arriesgado forzar el combate a corta distancia y al abordaje,

ahora estaba más que justificado para auxiliar a los dos averiados y propinar, de paso, un duro escarmiento a los británicos.

Pero Villeneuve dejó escapar de nuevo la oportunidad pretextando falta de visibilidad y aunque era consciente de que al menos dos de los buques británicos estaban igualmente muy averiados por el fuego español. Con esto cayó la noche y ambas escuadras se separaron, oyéndose en la oscuridad las últimas descargas de los dos abandonados navíos españoles, hasta que la rendición se impuso. Gravina por su parte, a la cabeza de la línea y en duro combate con los británicos, no había advertido nada.

A la mañana siguiente se vió a la escuadra enemiga con evidentes daños en dos de sus navíos y remolcando a las dos presas. Con tales estorbos hubiera sido fácil forzarla a un segundo combate que sirviera de revancha, pero Villeneuve, pese a la insistencia de sus subordinados, se las arregló para no hacer nada de provecho ni aquel día ni el siguiente ante la consternación de toda la flota aliada y la lógica ira de los españoles que se sintieron abandonados y traicionados.

Tal vez se piense que Villeneuve no quería perder el tiempo luchando con una escuadra enemiga secundaria, y que lo que quería era continuar con su misión lo más rápidamente posible y dirigirse al Canal de la Mancha. Nada menos cierto: pretextando falta de víveres y de agua en sus buques (que no faltaban en los de Gravina) y enfermedad en las dotaciones, decidió entrar en Vigo a descansar y reponerse.

El total de bajas de 52 muertos y heridos en los buques españoles, aparte de otros 305 y los prisioneros en los dos navíos apresados, y 109 en los franceses, por 203 de los británicos.

El mismo Napoleón, que no tenía una opinión muy alta de los españoles, tuvo que reconocer que “se habían batido como leones” y que “Gravina había conducido la línea con la resolución que le era propia”. Todo sin embargo fueron recriminaciones y críticas contra Villeneuve, desde el mismo emperador al último marinero de su escuadra.

El fracaso del plan

Pero, y por doloroso que fuera para los españoles el revés, nada se había perdido: Calder se retiró, reconociéndose inferior y en peligro (lo que le valió luego el ser sumariado y reprobado) y para Villeneuve aún era posible reunirse con los navíos españoles y franceses de Ferrol y proseguir su misión, pero entre la escala en Vigo, otra en Coruña, reaprovisionarse y repararse, etc, sólo zarpó de nuevo el 13 de agosto, habiendo perdido unos días vitales.

Villeneuve se había desprendido del “Atlas”, que dejó en Vigo por su mal estado, y de la fragata “Syrene”, pero aún así, con la división de Gourdon destacada en Ferrol (luego substituído por Dumanoir por enfermedad del primero) reunía 18 navíos franceses, siete fragatas y dos bergantines. Gravina se

había dejado a los “España” y “América”, pero salió muy reforzado de Ferrol, ahora con su insignia en el magnífico tres puentes “Príncipe de Asturias”, primero que se incorporaba a la escuadra, otros diez navíos más, la fragata “Flora” y la corbeta “Mercurio”. Eran, en suma, 29 navíos y ocho fragatas.

Para reforzarla aún más, Napoleón había hecho salir de Rochefort a Allemand el 17 de julio (por enfermedad de Missiessy) con otros cinco navíos, tres fragatas y dos bergantines, que deberían unirse a Villeneuve sobre la costa gallega, donde por entonces, y debido a la retirada de Calder, sólo patrullaban dos navíos británicos y algunas fragatas.

Nada impedía pues a Villeneuve, al frente de 34 navíos y 11 fragatas (más de los que mandó en Trafalgar) zarpar hacia Brest, reunirse con Ganteaume y presentarse ante Boulogne con unos 55 navíos, asegurando así el paso del gran ejército imperial.

Pero a Villeneuve todo se le antojaban problemas y dificultades, mandó a la fragata “Didon”, aislada y sin apoyo, a comunicar con Allemand, ésta fue apresada por la “Phoenix” y divisada más tarde por la escuadra aliada, de nuevo el almirante francés no hizo nada por recuperarla, es mas, pretextando la cercanía de potentes y completamente imaginarias flotas enemigas, ordenó virar al sur y poner rumbo a Cádiz, dejando también sin apoyo a Allemand, quien, sin embargo, logró volver a Francia tras un exitoso raid corsario en el que apresó a un navío británico, el “Calcutta”, a otros tres corsarios y nada menos que 42 mercantes.

Con aquella decisión fruto solamente de su propia incapacidad y temores, Villeneuve echó a pique el detallado plan de Napoleón. El emperador afirmó que su almirante era “un miserable”, “sin resolución y sin valor moral” e “incapaz de mandar una fragata”, y tomó la determinación de relevarlo del mando, enviando por tierra al almirante Rosily, que todavía tardaría largo tiempo en llegar, dadas las comunicaciones de la época.

Todo el plan había fracasado, y Napoleón mandó levantar el campo de Boulogne a su ejército, ya inútil allí, para conducirlo al centro de Europa, donde obtendría las decisivas victorias de Ulm y Austerlitz antes de que terminara el año. Lo que hiciera su escuadra era ya para él un asunto secundario.

Nada se decidía ya hiciese lo que hiciese la escuadra combinada. Pero Villeneuve, que rehusó los riesgos del combate cuando todo dependía de ello, los afrontó cuando solamente estaba en juego su reputación personal.

En Cádiz

Tras barajar la costa portuguesa, apresar seis mercantes enemigos y detener e interrogar a muchos otros neutrales buscando información, la escuadra aliada, ahora “combinada”, es decir, con los navíos españoles y franceses mezclados en las distintas divisiones para evitar que pasara como en Finisterre, fondeó en Cádiz el 20 de agosto.

Prueba evidente de lo poco que le interesaba ya su destino fue que Napoleón sólo envió nuevas órdenes el 14 de septiembre, cuando durante toda la campaña habían sido continuas. En los despachos se especificaba simplemente que la escuadra, reforzada con los navíos españoles surtos en Cádiz y con los de Cartagena, haría un “raid” contra el reino de Nápoles, pondría en tierra allí su pequeña fuerza de desembarco y seguidamente se dirigiría a la base francesa de Tolón, donde esperaría el nuevo año.

El asunto era muy desagradable para los españoles por varios motivos: de un lado, y aunque el pequeño reino de Nápoles fuera enemigo de Napoleón, los acuerdos franco-españoles instituían claramente que España sólo estaba en guerra con Inglaterra y no con sus aliados europeos. Pero lo peor era que el rey de Nápoles era nada menos que el hermano de Carlos IV, pues la misma familia reinaba en ambas cortes, cuyas relaciones eran muy estrechas. E incluso el propio Gravina era napolitano de nacimiento y tenía allí su familia.

Añadamos a lo anterior el destino final de lo mejor de las fuerzas navales españolas: un puerto francés para una larga invernada. No sería de extrañar (y no era la primera vez que lo intentaban) que los franceses confiaran simplemente en quedarse gratis con todos los navíos españoles.

Claro que nada se dijo de Nápoles a los españoles, sólo se les habló de ir a Etruria (un fantasmal reino creado para una de las infantas españolas) a dejar allí algunas tropas. Pero ni Gravina ni el resto de los mandos españoles eran tontos y pronto adivinaron la jugada y solicitaron nuevas órdenes de Godoy: éste, impertérrito, les confirmó las anteriores, es decir, que había que obedecer en todo al mando francés, tanto a Napoleón como a Villeneuve.

Por último, Napoleón estaba poniendo por última vez a prueba a Villeneuve, a ver si era capaz de cumplir misión tan sencilla, pero en cualquier caso, ya había enviado a su sustituto, el almirante Rosily, la única duda era si el nuevo jefe debería ir a Cádiz o a Tolón

Mientras la flota franco-española reparaba y se completaba en Cádiz, era observada sólo por la pequeña división de tres navíos de Collingwood, que pudo haber sido sorprendida y aplastada por Villeneuve al entrar en el puerto, perdiendo sin motivos semejante oportunidad, pronto reforzada con 20 navíos al mando de Calder, al que relevó como jefe supremo Nelson, que llegó con cuatro más el 28 de septiembre.

Nelson recurrió a su idea de “bloqueo lejano”, no dejando ver su escuadra desde tierra, y vigilando el puerto solamente con sus fragatas en exploración. Con eso conseguía que los aliados no tuviesen clara la composición e intenciones de su escuadra.

En Cádiz se repararon y aprovisionaron todos los navíos franceses, muy necesitados tras la larga y doble travesía del Atlántico, se incorporaron nuevos navíos españoles, entre ellos el famoso “Santísima Trinidad”, y los tres puentes “Santa Ana” y “Rayo”, desechándose otros, con lo que la escuadra combinada sumó 18 navíos franceses y 15 españoles..

Los franceses tenían bajas sus dotaciones debido a las grandes bajas por epidemia (y algunas por desertión y combate) de la campaña anterior, los españoles carecían del número preciso de marineros experimentados, que fueron substituidos aumentando la proporción de soldados del Ejército embarcados.

Eso, pese a los mitos, era normal en la época, incluso en la “Royal Navy”: la dotación de un buque de guerra se componía de los marineros o tripulación y los soldados (de Infantería de Marina o en su defecto del Ejército) que componían la guarnición; juntas, “Guarnición” y “Tripulación”, componían la “Dotación”, que es el gentilicio adecuado en castellano para referirse a los hombres que forman la de un buque de guerra.

Cualquier lector medianamente interesado en el tema conoce las discusiones entre españoles y franceses sobre si había que intentar la salida de Cádiz o no. Indudablemente, los españoles preferían permanecer en Cádiz, donde los temporales otoñales e invernales pronto serían una pesadilla para los bloqueadores británicos, que desgastarían así inútilmente sus fuerzas. Y desde luego, aquella no era su guerra, no tenían interés alguno en atacar a Nápoles y mucho menos de terminar confinados en Tolón.

Muchos franceses eran de la misma opinión, salvo algunos de los más ardientes y el propio Villeneuve, que sabía que había defraudado al emperador y quería restablecer su prestigio y obedecer sus órdenes. A ello se debió la salida abortada del 7 de octubre, que el pusilánime Villeneuve realmente no quería, pero que esperaba frustrasen los españoles y así poderse evadir de la responsabilidad. Pero Gravina no se dejó engañar y dispuso todo rápidamente, con lo que el contrariado francés tuvo que volver sobre sus órdenes.

A esta salida frustrada sucedió el famoso Consejo, que tanto ha dado que hablar y que escribir a historiadores y novelistas, en el que al fin y al cabo se impuso la prudente postura española, avalada además por el precedente de la brillante defensa de Cádiz por la escuadra y cañoneras de Mazarredo en 1797.

Pero el 15 de octubre se supo ya públicamente en Cádiz que Rosily ya estaba en Madrid y que su destino era ir a Cádiz a relevar a Villeneuve, y todos daban por descontado que el segundo recibiría órdenes de volver a Francia para ser sumariado y, con seguridad, severamente castigado por su ineptitud.

Y entonces, el mismo Villeneuve que en las costas gallegas no quiso arriesgar su escuadra cuando el premio era el desembarco en Inglaterra, decidió el 18 de octubre salir a toda costa, cuando lo único que estaba en tela de juicio era su prestigio personal y su carrera. Tal decisión califica al personaje.

La salida

En la mañana del 19 de octubre la escuadra combinada empezó a salir de Cádiz, iba organizada en dos fuerzas: la Escuadra de Observación, al mando de Gravina, con dos divisiones cada una de seis navíos, y la Línea de Batalla, al mando de Villeneuve, con tres escuadras cada una de siete navíos. Sumaban así

33 navíos, 18 franceses y 15 españoles, entre los últimos los únicos cuatro tres puentes aliados, con lo que la potencia efectiva estaba muy igualada entre ambos aliados.

Como ya sabemos, los buques de cada nacionalidad iban mezclados, y a cada división o escuadra iban agregados las seis fragatas y dos bergantines franceses. Los españoles utilizaron las dotaciones de sus unidades menores para reforzar las de los navíos.

Los franceses, sin carronadas, que daban a los británicos una gran superioridad de fuego a corta distancia, confiaban en poder pasar al abordaje. Pero el fuego de metralla de las carronadas y lo débil de sus dotaciones, pese a que se habían integrado en ellas las tropas de desembarco, convertían tal táctica en algo de eficacia muy dudosa.

Los españoles, pese a no estar faltos de hombres, pues supliendo los huecos de marinería con soldados los buques llevaban en total algunos centenares de hombres más de los reglamentarios, no pensaban en el abordaje, pues habían reforzado considerablemente su artillería con los nuevos obuses diseñados por Rovira, de análogos efectos a las carronadas.

Curiosamente, así sucedió que los navíos británicos y españoles llevaban más piezas de artillería que las que indicaba su porte, por lo que un navío de 74 cañones llevaba en realidad más de ochenta. Los franceses llevaban también alguna pieza más, pero en mucha menor proporción.

La idea era que la Escuadra de Observación de Gravina evolucionase con independencia, en misión de reconocimiento primero y como reserva de la Línea de Batalla después, acudiendo allí donde fuera más necesaria. Pero tan prudente organización no tardó en ser arrojada por la borda por Villeneuve.

Tras hacer retroceder a las fragatas enemigas, que pasaron la información de la salida a Nelson, la escuadra combinada maniobró hacia el sur, hacia el Estrecho, pero Villeneuve con sus órdenes, consiguió que en vez de dos cuerpos separados que se podrían apoyar mutuamente, la Escuadra de Observación fuera simplemente la cabeza de una larguísima línea, prácticamente imposible de manejar y expuesta a la tácticas británicas de corte y envolvimiento.

Después de una corta navegación, con poco viento y mala mar, al amanecer del día 21 se descubrió hacia barlovento a la escuadra de Nelson, formada en dos columnas: la de Barlovento, al mando del propio Nelson, con 12 navíos, incluido el insignia "Victory", y la de Sotavento, al de Cuthbert Collingwood, con 15, insignia en el "Royal Sovereign". Aparte estaban cuatro fragatas y dos unidades menores.

La británica era algo inferior en número, pero tal inferioridad quedaba compensada por el hecho de que siete de los navíos eran de tres puentes contra los cuatro aliados, y por el hecho de hallarse inmediata otra división de seis navíos, otro de ellos de tres puentes, que Nelson, por alguna razón no quiso incorporar a su escuadra, pero que estaba a mano en caso de necesidad.

La intención de Nelson, bien conocida y divulgada posteriormente, era atacar la larga e incontrolable línea enemiga en dos columnas: una atacaría el centro aliado, para tener así la seguridad de neutralizar al jefe enemigo, mientras que la otra atacaría la retaguardia enemiga, envolviéndola y destruyéndola, sin que el comprometido centro o la aislada vanguardia pudieran acudir en su socorro.

Pero más importante aún que las tácticas era el conocido liderazgo de Nelson, que supo entusiasmar a sus subordinados, comunicándoles su plan (a diferencia de Villeneuve, que no tenía plan alguno ni supo infundir ese espíritu entre sus hombres) y esperando de cada uno que se portara lo mejor posible, estimulando su propia iniciativa y no esperando pasivamente a que se le ordenase, como era lo habitual entre sus enemigos.

Por último, Villeneuve facilitó aún más las cosas a Nelson: preocupado por que éste envolviera su retaguardia, y queriendo tener a Cádiz bajo el viento, ordenó una virada por giros simultáneos a toda su flota, invirtiendo su rumbo y formación, con lo que la anterior retaguardia (al mando de Dumanoir) pasaba a ser la vanguardia y volvía al puerto del que acababa de salir.

Esta maniobra era difícil de hacer incluso para flotas más adiestradas y conjuntadas que la de Villeneuve, pero además, con poco viento y mala mar, como se hizo, convirtió la línea aliada en un desastre y facilitó el triunfo de Nelson, pues la formación quedó rota en diversos grupos y navíos aislados, muchos de éstos cayeron a sotavento, con pocas oportunidades de luchar, y los otros, estuvieron durante la aproximación de los británicos más atentos a no chocar entre sí (pese a lo cual hubo algunos abordajes) y a intentar recomponer la maltrecha línea, que a ocuparse de sus enemigos..

Especialmente afectada fue la Escuadra de Observación de Gravina, ahora en retaguardia, y que precisamente por ello, se vió completamente desorganizada por la inoportuna virada. En vez de actuar como una reserva al contraataque, se vió condenada a soportar lo peor del ataque enemigo sin poder prácticamente maniobrar, con los buques casi parados y en facha.

El combate

Para dar una más comprensible, aunque somera y esquemática idea del famoso combate, dividiremos la acción en dos, correspondiendo con las dos columnas británicas.

Los doce navíos de la de Nelson se dirigieron contra el centro aliado, compuesto de siete navíos, pero los “Heros” y “Neptune” franceses y el “San Leandro” español habían caído a sotavento, y no quisieron o no pudieron participar seriamente en el combate, limitándose a intercambiar algunos inefectivos cañonazos a larga distancia antes de retirarse al comprobar el resultado adverso.

Así, los 12 navíos de Nelson (entre ellos cuatro de tres puentes) se pudieron dedicar con toda seguridad a aniquilar a los únicos cuatro que les hacían frente: el insignia francés “Bucentaure” de 80 cañones, el “Redoutable” de 74 y los españoles “Santísima Trinidad” de 136 y el “San Agustín”, de 74 teóricos pero que en realidad llevaba 80.

El “Victory” quiso cortar la línea aliada, pero rechazado por el “Bucentaure” y el “Trinidad” que le cortaron el paso estrechándose entre sí, vino a caer sobre el “Redoutable”. Éste no era enemigo para el gran tres puentes inglés, pero su comandante, Lucas, ordenó abrir un fuego tremendo preparatorio del abordaje. Fue en ese momento cuando un tirador francés, desde una cofa, hirió mortalmente a Nelson. Por un momento los del “Victory” flaquearon, pero cuando los franceses ya se preparaban para el abordaje, acudió otro tres puentes, el “Temeraire”, que con sus descargas diezmó a los franceses y permitió la recuperación de su compañero, abrumando seguidamente los dos mastodontes al más pequeño navío francés, hasta que éste tuvo que entregarse.

Al poco lo hizo el “Bucentaure”, mientras que los dos españoles seguían resistiendo a todo trance. Llama aquí la atención la diversa manera de combatir de cada uno de los aliados: los franceses se lo jugaban todo a una carta, en un primer empuje terrible, pero, fracasado éste, las diezmadas y agotadas dotaciones no podían resistir largo tiempo y rendían su buque con relativa rapidez, mientras que los españoles, basándose en el fuego artillero y en la resistencia, eran también más pausados pero aguantaban mucho más tiempo.

Al fin y al cabo, por aquellos años y en tierra los franceses brillaron en batallas decididas en pocas horas, de Austerlitz a Waterloo, mientras que los españoles destacaron por soportar asedios de meses como los de Zaragoza y Gerona.

Mientras tanto, los siete navíos de la ahora vanguardia de Dumanoir asistían impasibles a la agonía del centro aliado sin prestarle ayuda, pese a las insistentes órdenes de Villeneuve. Al final, y cuando ya los dos navíos españoles estaban sentenciados, Dumanoir viró con cinco de los suyos (los otros dos se separaron y apenas intervinieron en el combate) y dió una pasada a media distancia cañoneándose con los británicos, hecho lo cual, puso rumbo al Atlántico y abandonó las aguas de la batalla. El único español que le acompañaba, el “Neptuno”, al mando de Valdés, luchó heroicamente contra dos navíos británicos, hasta que herido Valdés y con serias bajas y daños, tuvo que rendirse como sus compañeros “Trinidad” y “San Agustín”, verdaderamente heroicos, pues aguantaron varias horas tras la rendición de Villeneuve y fueron los dos navíos españoles que más bajas tuvieron en la batalla.

Dos navíos más cayeron ante la columna de Nelson, los franceses “Fougueux” e “Intrepide”, que acudieron desde más atrás en una vana tentativa de socorro, rodeados por varios enemigos, no tardaron en sucumbir.

En resumen, los doce navíos de Nelson se habían enfrentado a solamente cuatro navíos del centro aliado, abrumándolos lógicamente, otros nueve navíos

aliados apenas lucharon y se retiraron, unos hacia Cádiz y los cuatro de Dumanoir hacia mar abierto, mientras que los únicos tres que intentaron ayudar a sus compañeros, cayeron a su vez. Más que mérito de los británicos, había sido la pobrísima actuación como jefes de Villeneuve y de Dumanoir, lo que explicaba el resultado.

Otra lucha muy distinta tuvo lugar en su estela, entre los quince navíos de Collingwood, los cinco restantes de la escuadra al mando de Álava (primera de la Línea de Batalla) y los doce de la Escuadra de Observación de Gravina.

Ya sabemos que esta parte de la línea aliada estaba en completo desorden, y de nuevo, varios navíos sotaventados apenas pudieron entrar en combate, pero aquí la lucha fue mucho más dura y empeñada. También es mucho más difícil de reconstruir, pues todo se resolvió en una confusa meleé en que se entremezclaron unos y otros, variando constantemente su posición.

En general, y esquemáticamente, las cosas sucedieron así: la formación británica, no cruzó la muy desordenada línea enemiga por un solo punto, sino por muchos a la vez. Justamente la discontinuidad de la línea aliada hizo posible el acercamiento británico sin sufrir mucho fuego defensivo.

Cada navío británico cruzaba la línea por la popa de uno aliado, aprovechando el momento para lanzarle a corta distancia una terrorífica descarga hacia la popa, la parte acristalada y más frágil de un navío de la época. Las balas de los cañones recorrían así los buques aliados de popa a proa, sembrando los destrozos en cañones, mástiles y hombres. Para aumentar sus efectos, los británicos disparaban con doble y triple bala, lo que, si bien disminuía la potencia de cada proyectil, no disminuía su efecto pues eran disparados a bocajarro, aumentando las bajas y daños, especialmente en un punto tan importante como la popa, donde iban los mandos y el timón.

Una vez cruzada la línea y tras aquella demoledora descarga, el navío británico no se ponía en paralelo al navío atacado, sino que lo batía diagonalmente con sus cañones por las aletas o extremos, de tal modo que todos los cañones británicos eran útiles mientras que la mitad o más de los del atacado apuntaban al vacío. Ello era facilitado además por la mayor apertura de portas en los navíos ingleses, que les permitían hacer fuego a los lados en mayor ángulo que en los españoles y franceses.

El navío siguiente repetía la descarga por popa y atacaba desde otro ángulo, reiteramos, casi nunca en paralelo, al navío aliado, y ya sólo era cuestión de tiempo el que éste se diera por vencido. En ocasiones hicieron falta más buques para rendir a uno solo, como fueron los casos notorios del "San Juan Nepomuceno" y del "Bahama", mandados respectivamente por Cosme Churrua y por Alcalá Galiano, cuyas resistencias fueron heroicas, pero siempre los británicos se las arreglaron para atacar varios juntos a uno aliado, rendirlo, y tras ello, lanzarse sobre la siguiente víctima.

Carece por tanto de realidad el insistente mito de que los británicos disparaban tres veces más rápido y con mejor puntería que los aliados, hecho ya

desmentido en Finisterre, y que ahora no aceptan ni los más serios historiadores británicos. Tampoco puede aceptarse el de que disparasen preferentemente y casi en exclusiva contra los cascos y no la arboladura (supuesta táctica de sus enemigos) pues de ser así no se entiende como la generalidad de los buques españoles y franceses quedaron tras el combate completamente desarbolados y privados de movimiento.

El primer buque británico en cortar la línea aliada en todo el combate fue el “Royal Sovereign” de Collingwood, quien lo hizo por la popa del “Santa Ana”, insignia de Álava. Pese a la descarga inicial por popa, el español se defendió tan bien (era de los últimos alistados y por ello menos preparados y de dotación más bisoña) que dejó a su contrincante inglés tan malparado que Collingwood tuvo que trasladarse a la fragata “Euryalus”, aunque el destrozado español tuvo al fin que rendirse.

La mayor desgracia del combate ocurrió no a mucha distancia, cuando el navío francés “Achille”, destrozado por el fuego enemigo, se incendió y voló por los aires ante la consternación de los numerosos testigos de la masacre, pues casi toda su dotación se perdió con el buque.

Mientras tanto Gravina se había batido heroicamente en su insignia, el “Príncipe de Asturias”, resultando herido en un brazo, así como su jefe de Estado Mayor, Escaño. Caía ya la noche y la batalla estaba perdida, así que Gravina llamó a los buques que aún resistían y ordenó la retirada, debiendo su averiado buque ser remolcado por una fragata. En esta parte del combate los aliados habían perdido diez navíos apresados y el francés volado, con lo que la cuenta total ascendió a 18 navíos perdidos de los 33 que intervinieron.

El contraataque y el temporal

Los británicos tomaron posesión de sus 17 presas, trasladando a ellas destacamentos de soldados y marineros para que las custodiasen, lloraron la muerte de Nelson y sus numerosas bajas, e intentaron reparar sus castigados buques y remolcar los averiados y apresados hasta Gibraltar, pero antes de que pudieran hacerlo, estalló el temporal que venía amenazando varios días, y la lucha fue ahora contra los elementos.

En Cádiz estaban los otros once navíos aliados (aparte de los cuatro de Dumanoir que se separaron de la flota), varios de ellos demasiado dañados por el combate o por el temporal. Pero Gravina y Escaño, aunque heridos, no se dieron por vencidos y ordenaron una salida al contraataque.

La salida, uno de los gestos más valientes de la historia naval y pese a ello, pocas veces recordado y valorado como se merece, se efectuó el día 23, aprovechando una calma relativa del temporal con los tres navíos españoles y cuatro franceses que habían quedado útiles, así como las casi intactas fragatas y bergantines.

Con Nelson muerto, con sus graves daños y bajas, agotada por el combate y el temporal, la flota británica no supo responder adecuadamente al ataque de la pequeña división, mandada por el francés Cosmao, el más antiguo de los comandantes, y Collingwood, evidentemente impresionado, mandó abandonar las presas, incluidas sus guardianes británicos, tras corto combate en que varias de las dotaciones de los navíos apresados se alzaron contra sus vigilantes y recuperaron el control de sus buques.

Al final, los ingleses sólo pudieron conservar al “Nepomuceno”, “Bahama”, “San Ildefonso” y al francés “Swiftsure”, mientras todos los demás o eran recuperados por la afortunada salida o abandonados a su suerte, intentaron ganar la costa, salvo algunos que, como el “Trinidad”, fueron incendiados por sus captores para impedir su recuperación por el enemigo. Así se salvó, por ejemplo, el heroico “Santa Ana”.

Pero el temporal arreció, y muchos de los rescatados y aún de los rescatadores terminaron por hundirse o por naufragar en la costa, con un saldo de miles de víctimas, especialmente los heridos graves.

La población de Cádiz y de todas las localidades costeras se volcó en la humanitaria labor de salvamento de los naufragos, entre los cuales había muchos británicos, a los que se trató de tal modo que el mismo Collingwood agradeció públicamente el hecho y permitió rápidamente el canje de prisioneros o la puesta en libertad de otros, especialmente de los heridos que habían quedado a bordo de los buques ingleses. Afortunadamente, la terrible masacre se vió paliada por la humanidad de unos y otros después del combate.

El balance total arroja unos 447 muertos y 1.262 heridos entre los británicos, cifra oficial que nos parece menor de la real por diversos factores que aquí no podemos detallar, de un total de 18.200 hombres. Los españoles tuvieron unos 1.022 muertos y 1.383 heridos de sus casi 12.000 hombres, y los franceses un total de 4.181 bajas de los alrededor de 13.000 que fueron al combate. Las cifras de los aliados tienen una mucha mayor proporción de muertos por los ahogados en los naufragios.

De la flota combinada, y aparte de los cuatro navíos de Dumanoir, sólo quedaron cinco navíos españoles, entre ellos el insignia de Gravina, el “Príncipe de Asturias” y el “Santa Ana”, cinco franceses y las fragatas y bergantines, de los que se hizo cargo el almirante francés Rosily, que llegó a Cádiz el día 25, sólo cuatro después de la batalla.

Ya sabemos la muerte de Nelson, Gravina, herido en un brazo, murió pocos meses después al gangrenársele la herida, Villeneuve fue llevado prisionero a Inglaterra, luego liberado y devuelto a Francia, donde fue detenido y conducido a juicio. Pero apareció muerto una mañana durante el viaje en una posada, Napoleón decidió que se había suicidado, abrumado por su responsabilidad en el desastre. Parece una forma extraña de suicidarse el darse cinco puñaladas en el pecho con un cuchillo de mesa, al lector dejamos el juicio de lo que realmente pasó.

La guerra, incluso la marítima, siguió todavía largos años después de Trafalgar. Los franceses ya habían abandonado sus planes de invasión de Inglaterra antes de la batalla, como sabemos, y se concentraron en el corso contra la navegación enemiga, mientras Napoleón intentaba asfixiar la economía británica cerrando a su comercio todos los puertos europeos. Pero la contienda duró aún otros diez años.

Para los españoles, el acontecimiento más importante de la guerra con Gran Bretaña después de Trafalgar fue el doble intento de invasión británica de nuestros territorios del Plata. Pero allí, y justamente al mando del capitán de navío Liniers, al mando de fuerzas de Marina y de las milicias locales, infligió en 1806 y 1807 dos duras derrotas a los británicos.

Pero los designios de Napoleón para España seguían adelante, y poco después consiguió las abdicaciones en Bayona de Carlos IV y de su hijo Fernando VII, lo que provocó el levantamiento popular del 2 de mayo de 1808, lo que implicó una nueva guerra en que los españoles eran ahora aliados de sus antiguos enemigos británicos y enemigos de sus otrora aliados franceses. Por cierto, que aquello significó la toma de la escuadra francesa de Rosily por los españoles. Contando con que los cuatro navíos de Dumanoir habían sido interceptados y apresados por una división inglesa al mando de Strachan cerca de Finisterre, resultó que ni uno solo de los malhadados navíos de Villeneuve consiguió volver a Francia.

Conclusión

Como hemos visto, Trafalgar, pese a los mitos acuñados, especialmente por historiadores y novelistas anglosajones, distó mucho de ser una batalla decisiva. Los planes de invasión de Inglaterra ya habían sido abandonados, y Napoleón ya sólo pensaba utilizar su Marina (y la española) en una guerra de corso o con rápidas incursiones, sin arriesgar grandes batallas.

Tampoco es cierto que el célebre combate fuera el hito que marca la decadencia de la Armada española forjada durante el XVIII. Es cierto que se perdieron diez navíos, pero la pérdida fue pronto compensada por los cinco de Rosilly y por el "Atlas", que como recordará el lector, quedó en Vigo, Aún contando con los dos perdidos en Finisterre, el saldo negativo de seis navíos no era demasiado importante para una flota que, incluso después de Trafalgar, seguía siendo la tercera del mundo, con 45 navíos y 30 fragatas, a los que habría que añadir los seis y la fragata apresados a los franceses en 1808.

Lo verdaderamente decisivo para el poder naval español fue la posterior Guerra de la Independencia: con la casi totalidad del territorio nacional invadido por los franceses y la mar segura por los ahora aliados ingleses, todos los esfuerzos en hombres y dinero se fueron para el vital Ejército de Tierra, dejando por completo desamparada a la Marina.

Faltos de mantenimiento, de pertrechos de todas clases y hasta de dotaciones, los espléndidos navíos se fueron pudriendo en los arsenales, y aquellos establecimientos industriales, que estaban entre los primeros del mundo, fueron progresivamente abandonados y dejados poco menos que en la ruina. Ni en la Guerra de la Independencia ni en las siguientes de Emancipación americana perdieron los españoles un solo navío por acción de guerra, pero menudearon los perdidos en accidentes, por navegar en pésimas condiciones, y aún más, los desguazados en los arsenales por no tener fondos para su conservación. Así, buques que hubieran podido tener todavía una larga vida, se fueron perdiendo hasta que al final del reinado de Fernando VII sólo quedaban tres, uno de ellos justamente el “Heros” francés, apresado a Rosily.

Tampoco Trafalgar significó la pérdida del imperio ultramarino, pues éste se perdió por el deseo de emancipación de sus pobladores, no porque pasara a ser colonias británicas como hubiera sido de esperar.

El mejor punto de comparación puede ser con Portugal, nuestro vecino y hermano, que era una apreciable potencia naval y colonial en el siglo XVIII. Tradicional aliado de Inglaterra, Portugal no tuvo que sufrir ningún Trafalgar. Sin embargo si tuvo que soportar la invasión francesa y el empuje de las nuevas ideas, con un resultado se parece bastante al caso español: la quiebra de su poder naval, que a partir de entonces fue anecdótico, la pérdida de su gran colonia americana de Brasil, que se declaró independiente, y una guerra civil interna entre liberales y absolutistas, siendo el resultado final de ello quedar relegado a ser una potencia de rango inferior.

Trafalgar no significó la conquista de los mares por Gran Bretaña, conquista que ya había logrado en las guerras anteriores, y además, debió seguir luchando en ellos contra los franceses hasta 1815. Lo que si puede significar Trafalgar es un doble hito, el culmen de las numerosas victorias navales británicas desde 1793 y el inicio de su expansión económica e imperial durante todo el XIX, lo que convirtió a Gran Bretaña durante ese siglo y el primer tercio del siguiente en la primera potencia naval, colonial y comercial del planeta.

Pero un hito no es una causa, ni para el sensacional ascenso británico en el XIX, ni para la decadencia española en ese mismo siglo y, ni siquiera, para la mucho más inmediata derrota de Napoleón. Siendo una batalla muy importante, Trafalgar no fue decisiva en esos y otros aspectos, como pocas batallas lo son por sí mismas, pues los hechos que mueven los acontecimientos humanos son mucho más complejos y actúan durante mucho más tiempo.

Para zanjar definitivamente la cuestión del significado y repercusiones de Trafalgar, cabe imaginar lo que hubiera pasado previsiblemente de ser una victoria aliada: la triunfante pero muy baquetada flota franco-española hubiera debido volver a Cádiz para reparar sus graves averías y reponer pertrechos y bajas. Dicha tarea hubiera sido muy problemática, dado que el esfuerzo anterior por preparar a la flota había consumido los recursos del arsenal, y sobre todo, por el precario estado de la Real Hacienda española.

Pues bien, apenas reparada la flota, se hubiera encontrado con una de refresco británica, pues como ya hemos dicho y dada su gran superioridad numérica en buques, Gran Bretaña hubiera podido situar sin mucha dificultad frente a Cádiz a las pocas semanas otra flota equivalente a la derrotada.

En resumen: para reequilibrar la situación global, los aliados tenían que haber vencido consecutivamente en dos o tres batallas de las dimensiones y resultados de Trafalgar, algo por entero fuera de las posibilidades reales.

Trafalgar queda así sólo como la última confirmación de una hegemonía naval británica evidente al menos desde 1793.

Bibliografía

Entre las obras más útiles y de más reciente aparición señalamos:

ALCALÁ GALIANO, Pelayo: El combate de Trafalgar, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2003, 2 vols.

GUIMERA, A, RAMOS, A y BUTRÓN, G (coordinadores): Trafalgar y el mundo atlántico, Marcial Pons, Madrid, 2004.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII, ACTAS, Madrid, 2005.